

PROBLEMÁTICA URBANA Y CABILDO PORTEÑO: PERMANENCIAS EN ÉPOCAS DE FELIPE II Y CARLOS III

Laura Cristina del Valle

Es indudable la importancia que tuvo la ciudad de Buenos Aires en el área rioplatense. Desde ella, se fueron entretejiendo los hilos de una trama histórica que marcó el destino de un país. Por sus costas ingresaron hombres e ideas que en todas las épocas impusieron tendencias, creencias y delinearon solidaridades o marcadas oposiciones.

Su doble carácter de ciudad y puerto se fue afianzando con el paso del tiempo y, de ese modo, la ciudad de la Santísima Trinidad y el Puerto de Santa María de los Buenos Aires, tal como rezaban los encabezados de las Actas de su Ayuntamiento, se volvieron una misma realidad indisoluble una del otro.

Entre el tercer tercio del siglo XVIII y principios del XIX, las reformas borbónicas impactaron sobre el área rioplatense y, dentro de ella, Buenos Aires no fue la excepción. Erigida en Capital del recientemente creado Virreinato del Río de la Plata, recibió un sinnúmero de funcionarios cuyas atribuciones intentaron recortar el poder local de la propia ciudad que se manifestaba a través del Cabildo, que era su vocero natural.

Más allá de las reformas, del clima reformista, y de los cambios que sin lugar a dudas se produjeron, hemos encontrado una ciudad preocupada por las necesidades básicas de sus habitantes, por sus déficits defensivos, y por el comercio ilegal. Estas temáticas quedaron expuestas en los Acuerdos de su Ayuntamiento y en las cartas y memorias de funcionarios y contemporáneos, y nos llevaron a volver nuestra atención hacia otras épocas para analizar si se trataba de problemas recurrentes.

Buscando una Buenos Aires alejada de las reformas borbónicas y de los propios Borbones, nos situamos en los primeros años de vida de la ciudad, en momentos en que las dificultades para sobrevivir dejaron de manifiesto, en su total dimensión, los problemas cotidianos que se debían afrontar. Y nos permitimos, analizando la correspondencia de su Cabildo, y los documentos emanados de funcionarios y autoridades rioplatenses, escuchar sus preocupaciones. Preocupaciones que, de hecho, no nos resultaron tan diferentes de los que veríamos dos siglos más tarde.

Lo que empezaba a ocupar la atención en los primeros años de la vida bonaerense, seguiría siendo asunto de reclamos dos siglos después, más allá de que sus habitantes ya no fueran las mismas personas, más allá de las diferencias entre aquella “miserable aldea” –si se permite la expresión– y la capital del Virreinato rioplatense. En fin, más allá del cambio de dinastía y de épocas.

Nuestro análisis no pretende agotar el tema ni plantear una comparación entre dos momentos que consideramos incomparables por sus propias características y coyunturas. Creemos que bastante se ha resaltado lo que cambió desde el momento de su fundación hasta principios del siglo XIX (y más adelante también).

Si se nos permite el intento, sólo se trata de recordar que, más allá de los cambios indudables e innegables que se produjeron en doscientos años, *existió un terreno de pervivencias en el que la ciudad continuó ocupándose de las mismas problemáticas. Ese es el terreno que analizaremos en dos épocas tan diferentes de la vida porteña.*

A tal efecto, ubicaremos nuestro estudio en dos momentos históricos distintos, a saber: el de los primeros años de la Buenos Aires que sería cabecera de una Gobernación, durante el gobierno de Felipe II de Habsburgo; y el de la misma ciudad como capital del Virreinato del Río de la Plata, durante el reinado de Carlos III de Borbón y su sucesor Carlos IV.

Atento a esto, el marco cronológico en que nos ubicaremos será el comprendido: en primer lugar, entre 1580, año en que se fundó Buenos Aires por segunda vez, y 1599 momento en que su gobernador, Rodríguez de Valdés y la Banda, contrariando la política de la Corona, abrió el puerto al comercio con las costas de Brasil. Y, en segundo término, durante la etapa virreinal, entre 1778, año en que el Reglamento de Libre Comercio permitió la apertura definitiva de su puerto, y 1806 en que la tendencia aperturista fue delineando otro rumbo como consecuencia del resquebrajamiento del Imperio español, merced a la coyuntura internacional.

Tal y como lo hemos expresado anteriormente, hacia fines del reinado de Felipe II, se realizó la segunda fundación de Buenos Aires por Juan de Garay. De este modo, se permitió a los asunceños cumplir con el anhelo de poseer un puerto propio para asegurarse el camino hacia España, otorgándosele el rol de puerto de salida hacia el Atlántico y, por supuesto, hacia la Metrópoli.¹

La ciudad fue fundada en los “confines” del Virreinato del Perú, en un área totalmente marginal. Su propia ubicación geográfica la alejó tanto de los centros de poder americanos y metropolitanos, como de las rutas comerciales estructuradas en función del sistema de flotas y galeones. Además, su localización y su déficit defensivo la dejaron a merced de posibles incursiones, invasiones u ocupaciones extranjeras. Ni siquiera tuvo una población numerosa que pudiera, llegado el caso, contribuir a su defensa ya que su número ascendía a 300 personas en momentos de su fundación.²

Dos siglos después, nos encontramos –como es lógico de suponer– con una Buenos Aires de fisonomía cambiada y con constantes modificaciones en su infraestructura urbana. Un clima de pujanza la distinguía de cualquiera de sus pares americanas, según las descripciones realizadas por quienes transitaban por ella.

Con el paso de los siglos, la población había aumentado y hacia 1778 su número se estimaba en 26.165 personas.³ Las estadísticas nos hablan de un crecimiento considerable dada la convergencia de diferentes factores, entre los cuales podemos exponer el au-

mento de la natalidad, el descenso de la tasa de mortalidad, y la llegada de españoles metropolitanos desde 1740. Estas consideraciones, que sabemos muy generales, pero no por ello menos eficientes, nos resultan indicadores muy válidos de su pujanza.

No obstante, la situación de marginalidad dada por su propia ubicación no modificó con el transcurso del tiempo.

Buenos Aires estaba localizada en un vasto territorio, cercada por aborígenes que se ubicaban o que transitaban por las tierras aledañas, y con una extensión costera difícil de vigilar. Sus dificultades defensivas eran bastante serias. Sin la suficiente cantidad de hombres y de armamento, sin fondos suficientes para sueldos militares y sin posibilidad de adquirir material bélico, se encontraba tanto a merced de incursiones desde las fronteras con los aborígenes, como de invasiones extranjeras.

En relación con el tema de los indígenas, puede marcarse una realidad bastante compleja. Cabe recordar que al fundarse Buenos Aires se habían distribuido algunas encomiendas y que, en 1596, por Real Cédula de Felipe II, se otorgaba al Gobernador Rodríguez de Valdés y la Banda licencia y facultad para encomendar los repartimientos de indios que se encontraran vacantes. Esto se realizaría con excepción de aquellos de las cabeceras y fortalezas, y de los puertos y fronteras, porque se daba prioridad en esos lugares a los primeros descubridores y pacificadores y, luego, a los casados que vivieran allí con sus esposas.⁴

A la par que las encomiendas, también existían las tribus nómadas. Y es aquí donde la situación se tornaba complicada por la coexistencia de dos formas de vida totalmente diferentes.

Según el testimonio del Gobernador bonaerense, las tribus nómadas no importaban beneficio alguno para la ciudad porque no tenían casas, ni podían sustentar a los habitantes porteños con alimentos o frutos de la tierra a causa de su propio nomadismo. Sumado a eso, el funcionario, destacaba “el aprieto con que la tienen los indios de guerra y aún los de paz con nuevas alteraciones cada día”.⁵ Alteraciones que, dicho sea de paso, podían ir desde el temor causado por su propia presencia, el acecho constante de los lugares más o menos poblados fuera del ejido urbano, o a incursiones que llegaban hasta el interior de la propia ciudad.

En relación con esta problemática, la fundación de poblaciones y el establecimiento de Guardias fronterizas fue un tema que continuó ocupando al Cabildo⁶ y también a la propia Corona a lo largo de los siglos. El propio Monarca, merced a una R.C. de 9 de febrero de 1774, exponía la necesidad de hacer efectivos estos asentamientos.

La línea de frontera fue fluctuante desde los primeros años de fundada Buenos Aires y fue, también, bastante difícil avanzar sobre ella durante el siglo XVIII. En consecuencia, los ataques de los aborígenes contra las haciendas y contra la propia ciudad se constituyeron en una moneda más o menos corriente por el déficit defensivo bonaerense. En este sentido, su propio Ayuntamiento explicaba que “las hostilidades del Infiel, tienen su origen en la franqueza con que entran, y salen cuando quieren...”⁷

El interés del Concejo, en esta cuestión, tenía varias raíces. Según sus propios términos, se trataba de “proporcionar un sinnúmero de ventajas a la Religión, al Rey, al Estado, y a la Patria. Pero también se exponía la necesidad de “purgar la campaña de holgazanes, adelantar la cria de ganados, dar mayor extensión a las Estancias, hacer más pingüe el cultivo...”⁸

En este punto del análisis nos resulta interesante recordar que ese Ayuntamiento del último tercio del siglo XVIII estaba conformado por comerciantes que extraían considerables volúmenes de cueros por el puerto de Buenos Aires. Estos, en algunos casos, poseían sus propias estancias y se beneficiaban directa o indirectamente con las recogidas de ganado y con los repartos de tierras que el propio Organismo podía darles. Más allá de la problemática de los malones y de los cautivos, el interés económico por un ganado con el que competían con los indios, le da otro matiz a la cuestión.⁹

Además de lo dicho anteriormente, otro tema que exponía la desprotección de la ciudad y de su hinterland, era el de la posible invasión o saqueo por parte de extranjeros. Valga como ejemplo de esto el arribo de un corsario inglés en 1582 y su partida sin pasar por Buenos Aires dado que desconocía su reciente fundación.¹⁰

Frente a los constantes reclamos a causa de la inseguridad existente, en 1594 Felipe II solicitó al Consejo de Indias su parecer acerca de la fundación de una Fortaleza y Presidio en Buenos Aires, recibiendo una respuesta favorable a su consulta.

Dos años después, el propio Monarca otorgó, por R.C. de 14 de julio, al gobernador Rodríguez de Valdés y de la Banda una licencia para llevar a esas tierras las armas y los elementos que pudieran necesitarse para defenderla. Y, designó al Capitán Juan Villaverde para erigir la citada fortaleza, el 3 de diciembre del mismo año.¹¹

No obstante, el problema de la defensa no tendría solución inmediata. En 1599, el Gobernador continuaba exponiendo la precaria situación del lugar, y advirtiendo a la Corona que “la defensa de este Puerto importa so pena de que si pierde no habrá costa segura en la mar del sur...”. El citado funcionario responsabilizaba de la situación a la Audiencia de Charcas porque había enviado jueces que se habían llevado la plata perteneciente a la Real Caja, con lo cual no había fondos para solventar la compra de armamento.¹²

Dos siglos más tarde, la Corona enviaba al Río de la Plata una expedición fuertemente armada, al frente de don Pedro de Ceballos. La misma, intentaba terminar con la presencia portuguesa en la región, derivada de la propia existencia de la Colonia del Sacramento que estaba ubicada frente a las costas mismas de Buenos Aires. Con ella se trataba, además, de acabar con el incesante contrabando que se realizaba desde y hacia ese lugar.¹³

No obstante, y más allá del poderío militar de la citada expedición, el temor constante a incursiones extranjeras seguía latente, y seguía siendo una realidad la falta de medios para defenderse. Las milicias, escasas en número de integrantes, sin el armamento y la preparación necesarias, no ofrecían demasiada seguridad. No sólo se temía por la

posibilidad de invasiones externas, sino también por las incursiones de los aborígenes desde la frontera interior.

Ahora bien, ubicada en un área marginal, alejada de los centros de poder político, fuera de las rutas comerciales de la época, rodeada por un extenso territorio que era tránsito de indígenas, con extensas costas imposibles de vigilar, y sin la defensa adecuada, la situación de sus pobladores durante los primeros años de su fundación no parece haber sido muy auspiciosa.

Inmersa en una economía calificada por Jorge Gelman como “natural”, no sólo por la utilización de mano de obra indígena, por la obtención de tierras por merced real, y por una producción de autoabastecimiento, sino porque el rudimentario comercio que se hacía se realizaba a través del trueque o de las llamadas “monedas de la tierra”.¹⁴ Cerrado su puerto y carente de los productos que debían llegarle desde Lima para abastecerse, la vida en Buenos Aires se tornaba cada vez más difícil.

El Cabildo, como expresión natural del gobierno local, fue uno de los portavoces de sus necesidades en épocas en que las prohibiciones de comerciar por su puerto perjudicaban a sus pobladores.

Tan difícil era la situación por la que se atravesaba, que su propio Gobernador advertía, hacia 1600, que es necesario *que entre lo susodicho por este puerto, o se despueble la tierra*.¹⁵

Tratando de comprender la real dimensión de las expresiones citadas, los alegatos porteños en pos de la apertura de su puerto, se nos presentan como de una gran importancia porque redundaron en relatos de miseria y desolación, a la par que explicitaban sus necesidades.

El Ayuntamiento, a través de innumerables informes enviados a su Procurador en Corte y al propio Monarca, exponía la penosa situación por la que atravesaba la comunidad en las épocas en las que el puerto estaba clausurado. En esos informes y cartas, quedaba totalmente de manifiesto el interés del Concejo por buscar una solución efectiva a la situación imperante, a la par que se abordaban algunos aspectos de la realidad que se vivía en Buenos Aires. Luego de describirse la situación de miseria por la que atravesaban sus habitantes,¹⁶ como aspectos más salientes de ella, se manifestaban la falta de vestido y de alimentos.

Las expresiones vertidas por el gobernador Valdés y de la Banda en carta a Su Majestad, fueron muy reveladoras al respecto. Sobre todo, cuando manifestaba que “las haciendas de aquí son sementeras de trigo y faltando quien las haga no tienen nada y asimismo *les falta* –fuera de trigo y maíz que aquí cogen y carnes que hay bastante- *todo lo necesario para el vivir humano*.”¹⁷

Tanto sus pobladores como sus autoridades, afirmaban incesantemente que no tenían paños, lienzos, u otros materiales sustitutos para hacerse ropas, y señalaban estar pasando *mucha desnudez*.¹⁸

El estado de miseria llevó a que el propio Obispo, haciéndose eco de estos lamentos y peticiones, expresara su preocupación al Rey. En una carta, fechada en marzo de 1600, refería su temor de que el cierre del puerto de Buenos Aires implicara que sus pobladores anduvieran “desnudos o vestidos de pellejos”.

En lo relativo a la alimentación, resulta importante recordar el papel que desempeñaban el ganado, los equinos¹⁹ y los productos extraídos de la labranza de la tierra, en la subsistencia de aquella ciudad. La agricultura, se vio perjudicada enormemente por la clausura de su puerto, dada la imposibilidad de introducir hierro desde Brasil para fabricar elementos de labranza, sin los cuales se dificultaban las tareas rurales. Por ello, el Ayuntamiento escribía al Rey que “aramos y cavamos con nuestras manos pasando mucha... calamidad”.

En esa coyuntura de necesidades por las que atravesaba la ciudad, el Cabildo cumplía con mucho celo sus funciones de controlador al establecer los precios de los productos, y controlar que se respetaran los pesos y medidas reglamentados. En épocas de escasez, extremaba las políticas a seguir para mantener más o menos estable el abasto de productos, ya fuere a través del establecimiento de las alhóndigas o de la prohibición de extraer ciertos productos escasos fuera del territorio de su jurisdicción.

Dos siglos después, y al igual que en sus primeras épocas, el Concejo porteño seguía ejerciendo esas funciones para poner a resguardo la vida misma de sus habitantes. No obstante, la especulación, hacía que los productos escasearan y que los precios fluctuaran.

En ciertas ocasiones, la falta de trigo lo llevaba a arbitrar los medios necesarios para mejorar las cosechas, para extender las zonas de labranza, para que se recogiera lo sembrado, y para mantener la estabilidad de los precios. Valga como ejemplo de esto, un pedido del Síndico Procurador General en el que solicitaba, el 15 de abril de 1777, “en atención a que los abastos de esta ciudad y particularmente el trigo se venden a un excesivo precio. Se sirva este Ilustre Cabildo indagar en qué consiste tan extraordinaria alteración y acordar los medios conducentes a que el público esté proveído de lo necesario y por unos precios regulares”.²⁰

Lo mismo sucedía con lo relativo al ganado, y en ocasiones en que no había carne para el abasto, se disponía salir al campo a recoger hacienda. Para esto, se establecían zonas y épocas de recogida, y se determinaba que aquél que tuviera marca debía ser entregado a su dueño. La escasez de ganado repercutía, también, en la producción de velas a causa de la falta de sebo y, en ciertas circunstancias, se argumentaba que la disminución en el tamaño de las velas era consecuencia de las exportaciones de ganado o de los efectos de la sequía. De inmediato, el Cabildo imponía la prohibición de sacar el sebo de la ciudad y la obligación de trasladar todo el que se encontrase en las estancias²¹.

Frente a idénticas problemáticas en las dos épocas referidas, se solicitaban soluciones similares.

Durante sus primeros años de vida, Buenos Aires ofrecía como paliativo para la situación de carencias expresada, la posibilidad de extraer los frutos de la tierra e introducir productos que se pudieran consumir. En este sentido, se aunaron las voces de sus autoridades.

El Obispo, más allá de su preocupación religiosa, coincidía con la postura del Ayuntamiento. Ambos, hacían expreso hincapié en la imposibilidad de intercambiar sus excedentes (frutos de la tierra) con Paraguay o Tucumán dado a que sus producciones eran similares y, si intentaban ese tráfico, tenían que pagar por lo que comprarán. Esto, no les era posible por cuanto carecían de metálico a causa de la miseria imperante, según sus propias expresiones.

Bajo estas circunstancias, a las voces del Cabildo y del Obispo también se unió la del Gobernador. Este, ratificaba los dichos de los anteriores exponiéndole al Rey que “esta pobre gente padece grandísima necesidad porque no entrando mercaderías por este puerto es imposible venirles de ninguna parte porque las que vienen de Panamá al Perú cuando llegan a Potosí ya con tanta costa que con haber allí tanta plata no la pueden pagar sino los muy ricos y dado caso que pudieran llegar allí, no hay plata con que comprarlas sino solamente los frutos de la tierra... de lo cual tienen allá mucha abundancia...”.²²

Expuesta la paupérrima situación por la que atravesaban los habitantes porteños, se reconocía como causa de todos los males la clausura de su puerto. Demostrada la imposibilidad de abastecerse de productos en regiones del Virreinato peruano, se planteaba como única alternativa posible para acabar con la miseria, un comercio equitativo que permitiera intercambiar excedentes de producción propios por bienes escasos o inexistentes en la región.

Una vez más, el Cabildo, el Obispo y el tercer Gobernador Rodríguez de Valdés y la Banda, coincidieron en sus informes y en sus actitudes.

Según estas autoridades, la solución tendría que llegar, en ese momento histórico, de la mano de la posibilidad de comerciar con las costas del Brasil.

No obstante, y frente a esta postura porteña, se alzaban las acusaciones limeñas tanto acerca de la salida de metálico, como del ingreso de mercaderías de contrabando por Buenos Aires que se introducían en otras regiones, con el consecuente perjuicio para el Erario.

A modo de respuesta ante esas acusaciones, el Gobernador bonaerense prometía a la Corona solamente un *comercio de trueque* con las costas del Brasil para *proveerse de lo necesario con que no pueda salir por aquí ninguna plata...* Argumentaba que *de salir plata por aquí es V. Merced muy deservido y los de la tierra muy agraviados* porque no teniéndola ellos y habiendo acá mercaderías baja gente del Perú la pagan en plata y a excesivos precios y los vecinos del lugar se quedan sin nada de lo necesario y con los frutos de la tierra en casa y si no es lo que comen los que van y vienen no aprovechan otra cosa.²³

El Gobernador Rodríguez de Valdés y la Banda intentaba, de ese modo, devolver a su punto de origen las prevenciones limeñas. En esa disputa con Lima, los triunfos bonaerenses por la vía legal de la apertura de su puerto, no fueron demasiados, al menos durante los primeros años de la ciudad.

Este intento para comerciar por su puerto, no era el primero en el recién iniciado historial bonaerense. Durante los primeros tiempos de su fundación, se había empezado a desarrollar una importante actividad comercial que lo había ubicado como enlace entre las regiones del Interior del Virreinato del Perú (como Potosí y Chile, por ejemplo) y, también, con otras como Brasil, Europa y Africa para el abastecimiento de esclavos, principal comercio que se efectuó desde principios del siglo XVII.²⁴

Su destino comercial se inició en 1580, al enviar a España un cargamento de frutos del lugar. Cinco años más tarde, el Obispo de Tucumán mandó un navío al Brasil con el pretexto de traer jesuitas para su diócesis. Si bien las mercancías nunca llegaron al puerto, junto con esa expedición, había partido Alonso de Vera quien una vez arribado a Brasil, adquirió una carabela para regresar a Buenos Aires y transportó algunos productos que tuvieron como destino final el Alto Perú. La importancia de este hecho, hizo que, algunos historiadores, lo consideraran como “la primera importación comercial de esta ciudad”.²⁵

El 23 de noviembre de 1587, merced a una Real Orden de Felipe II, quedó aceptado el tráfico entre Buenos Aires y las costas brasileñas. No obstante, en 1594, el Virrey del Perú prohibió ese comercio merced a una medida que fue ratificada, durante el mismo año, por el propio Rey.²⁶ Evidentemente, en esta resolución convergieron diversos factores, entre los cuales podemos citar, a modo de ejemplo, los siguientes: por un lado, las protestas incesantes de Lima acerca de la atracción que ejercía el comercio por Buenos Aires sobre la plata potosina que, a pesar de todos los recaudos, salía en parte de pago por las mercancías brasileñas;²⁷ por otro, el ingreso al área rioplatense de contrabando y de personas sin licencia para establecerse allí.

El incumplimiento de la medida por parte del Gobernador Fernando de Zárate, llevó al Rey a ratificar la prohibición de 1594 y a enviar jueces pesquisidores que vigilaran su acatamiento en el ámbito en cuestión. No obstante, la tarea de estos jueces se vio dificultada porque la propia Corona había otorgado en 1595, a un concesionario, la posibilidad de establecer un asiento negrero. Esta circunstancia tuvo diversas consecuencias porque se inició la trata de negros en esta región y, consecuentemente, se acrecentó el contrabando de mercaderías que se introducían en los barcos negreros. Todo esto se vio agravado cuando comenzaron a sucederse y, aún, a superponerse las citadas licencias.²⁸

Ahora bien, más allá de este panorama general y sumario que hemos realizado sobre los inicios de la tradición comercial bonaerense, del análisis de la documentación puede extraerse que la actividad comercial de fines del siglo XVI repercutió muy poco en la vida cotidiana de los habitantes de la ciudad. Esto, porque no sólo no incluía los productos de la región, sino porque los vecinos apenas si participaban en él, recayendo el mismo en negociantes cordobeses, potosinos, tucumanos y chilenos,²⁹ cosa que coincidía con las consideraciones realizadas por Rodríguez de Valdés y la Banda.

En realidad, las intenciones de los porteños se asentaban en la satisfacción de sus necesidades más inmediatas. El propio Ayuntamiento solicitaba la apertura *con lo cual nos podamos sustentar y acudir a vuestro real servicio*.

Si el puerto continuaba cerrado al intercambio solicitado y su población desabastecida, los perjuicios que se causarían tendrían repercusión en todo el Virreinato del Perú. Según se desprendía de sus cartas e informes, las dificultades de sus habitantes los podrían conducir a *despoblar la ciudad*. Despoblada Buenos Aires, se suscitarían los siguientes problemas, a saber: no se lo podría contar como vía de entrada de refuerzos en caso de que se produjeran disturbios internos en el ámbito virreinal, ni podría contarse con los informes que se enviaban desde allí hacia las costas del Pacífico, advirtiendo sobre navíos ingleses que navegaban hacia aquellas regiones. Y, lo que era peor, podría ser repoblada por extranjeros y, en consecuencia, utilizada como puerto para abastecerse y continuar viaje hacia otros mares o, como vía para realizar incursiones en áreas del Virreinato del Perú, como Tucumán.³⁰

Si bien estas posibilidades dejaban planteados problemas reales que debería afrontar el Imperio español, llegado el caso; también era cierto que constituían una herramienta de inusitada fuerza y valor, que utilizaron las autoridades para presionar en la Corte.

El despoblamiento de Buenos Aires, tal y como lo exponían sus funcionarios e Instituciones, no era una utopía si se recordaba lo que ya había acontecido después de su primera fundación realizada por Mendoza, y que –seguramente– aún permanecía como un recuerdo reciente tanto en la memoria de los asunceños que la habían repoblado, como de la propia Corona.

Considerada la clausura del año 1594 como el origen de todos estos males, la única solución aceptable era, sin lugar a dudas, su derogación. Un año después, Felipe II consultaba al Consejo de Indias sobre si se debía licenciar el comercio de Buenos Aires.

La llegada de don Diego Rodríguez de Valdés y la Banda, designado Gobernador y Capitán General de las Provincias del Río de la Plata por Felipe II, el 20 de junio de 1596³¹, revirtió la situación. Este, estrechó el vínculo comercial con las costas de Brasil aún a espaldas de las disposiciones de la Corona y del Virrey del Perú. Un vínculo comercial que, según el testimonio de los propios Oficiales de Real Hacienda, no ofrecía ningún peligro para los intereses españoles o peruanos por cuanto *era de tanta miseria y pobreza y de mucho aumento a estas provincias...*³²

La apertura del puerto bonaerense para comerciar con las costas de Brasil fue dada, finalmente, por Felipe III en 1602.

En ella convergieron, obvio es decirlo una serie de factores, como el interés por combatir el contrabando de plata merced a un control más estricto del comercio de Buenos Aires. Fundamentalmente, porque habían comenzado a instalarse y avecindarse en el lugar, algunos de los principales comerciantes dedicados al tráfico ilegal de mercaderías. Valga como ejemplo de ello el caso de Pedro Báez Alpoin, un portugués que se había erigido en el principal referente del grupo contrabandista y que, dicho sea de paso, había

llegado en la comitiva del Gobernador Rodríguez de Valdés y la Banda. Dicho Gobernador fue, precisamente, quien permitió el tráfico de mercaderías con las costas de Brasil, y quien expuso al Rey que “de salir plata por aquí es V. Merced muy deservido y los de la tierra muy agraviados”.

La cuestión del contrabando en el Río de la Plata no quedó resuelta con la medida de 1602. Las Aduanas secas que se establecieron con posterioridad a esa fecha fueron una prueba cabal de ello. Aún dos siglos después, el tráfico ilegal continuaba ocupando la atención de la Corona. En este sentido, la expedición de don Pedro de Ceballos contra la Colonia del Sacramento constituyó un indicador valioso de esa situación; y las palabras que dirigió al otrora Gobernador del citado emplazamiento portugués fueron esclarecedoras para comprender que “el empeño de V.S. y todos sus antecesores en ese gobierno ha sido y es el de fomentar de todos modos el comercio ilícito contra lo estipulado en el Tratado de Utrecht, propasándose hasta el extremo de protegerlo con embarcaciones armadas, que con el pretexto de conducir leña están en realidad destinadas para esto”.³³

Durante dos siglos, desde la época de Felipe II hasta la de Carlos III, Buenos Aires presionó por conseguir la apertura de su puerto. Recién en el último tercio del siglo XVIII logró que esa apertura se hiciera efectiva e ininterrumpida, aunque un tanto demorada a juzgar por doscientos años de lacrimosas peticiones al respecto.

El final de esta historia de fluctuaciones entre aperturas y cierres del puerto, y posibilidad e imposibilidad de internación recién se conoció en el tercer tercio del siglo XVIII, cuando las primeras medidas del reformismo borbónico desembarcaron, de la mano de don Pedro de Ceballos, en el recientemente creado Virreinato del Río de la Plata.

Hacia 1777, los innumerables petitorios para legalizar el tráfico de Internación, elevados al recientemente designado Virrey influyeron en su ánimo para que dictara el auto de Libre Internación. La presión de los pedidos fue tal que, según sus propios términos, “me hallé recargado de las más vivas representaciones de esta ciudad de Buenos Aires en que su vecindario, comercio, y sujetos Provistos, en los corregimientos de las Provincias incorporadas a este Virreinato reclamaban judicial y extrajudicialmente por la franca internación de géneros y especies de lícito tráfico que tenían cortada, y únicamente permitida en los distritos de Paraguay, Tucumán y Río de la Plata...”.³⁴

Merced a la citada medida, se amplió el espectro comercial interno por vía legal. Con ello, se intentaba corregir situaciones que, de hecho, venían sucediéndose desde larga data en perjuicio del Erario.

Un año después, en 1778, la apertura del puerto al comercio con España, acrecentó y legalizó las posibilidades de los comerciantes porteños que estaban vinculados a la carrera de Indias, permitiéndoles afianzar sus fortunas y, aún, aumentarlas con las medidas aperturistas que le siguieron. No obstante, esto no fue obstáculo para evitar el ingreso de navíos que no podían entrar al puerto y que, fruto de las circunstancias, aprovechaban la ocasión para introducir sus mercaderías de contrabando.

La tan añorada apertura definitiva del puerto bonaerense se hizo realidad doscientos años después de las primeras peticiones de sus autoridades.

Ahora bien, recorriendo el último tramo del terreno de las pervivencias que nos hemos propuesto exponer, hemos encontrado que la acción del Cabildo porteño fue constante, más allá de las diferencias que existieron entre la apertura portuaria de 1602, la de 1778 y la posibilidad de Internación de 1777.

No desconocemos que a esas aperturas condujeron, sin duda, los reclamos y las expresiones de los funcionarios y de las Instituciones porteñas. Pero, en este punto de nuestro análisis, nos parece oportuno destacar la acción incansable y recurrente del Ayuntamiento de Buenos Aires a través de su correspondencia y de su Procurador en Cortes. Este accionar, puso de manifiesto, a juicio de algunos historiadores, “la acción directa y eficaz del Cabildo local en las relaciones de la ciudad con la Metrópoli; tan eficaz... que de no haber sido por esas representaciones constantes,... el puerto... hubiérase cerrado por influencias enemigas, y la ciudad... perecido por asfixia”.³⁵

Estas expresiones acerca de la actuación del Cabildo exponen la importancia de una Institución que, más allá de las leyes generales dictadas por la Corona, tuvo atribuciones y funciones que fueron el resultado de las condiciones particulares de la región. En el caso porteño, su ubicación marginal y las distancias que separaban a la región de los centros de poder importantes de la época hicieron que aumentara su poder más allá de lo permitido por el Derecho. La circunstancia de que el Virrey se encontrara en Lima y la Audiencia en Charcas, nos habla de la libertad de acción que podía poseer el Concejo. Un Organismo, a través de cual, se influía en la política y en la economía regional; que opinaba e intervenía, en forma directa o indirecta, en casi todos los aspectos de la economía local, como el comercio de larga distancia, el abasto a la ciudad, los precios de los productos, el control de las alhóndigas, las licencias para vaquear, el comercio interno, entre otros asuntos.

Atento a estas consideraciones, ocupar los cargos más importantes del Ayuntamiento, implicaba –en todas las épocas- manejar la vida económica, social y política del lugar y también permitía obtener beneficios personales o de grupo. Este es el marco en que se entienden y se explican las luchas de poder entre el viejo sector “benemérito”, que se presentaba entonces como defensor del respeto a las disposiciones Reales relativas al comercio; y el nuevo grupo “confederado”, formado por nuevos vecinos, en alguna medida portugueses, favorecido por el contrabando. Y, también, es el marco en que pueden comprenderse los conflictos con otras autoridades emanadas del reformismo borbónico, durante el último tercio del siglo XVIII.³⁶

Conclusiones

Referir dos momentos tan diferentes de la vida de Buenos Aires sin intentar establecer comparaciones que pueden parecer simplistas, nos ha enfrentado a una tarea ardua.

Sabemos que existieron un sinnúmero de diferencias entre esas dos épocas históricas pero, más allá de eso hemos visto una ciudad con algunas problemáticas recurrentes que han contado con toda nuestra atención. Y es aquí, en estas cuestiones, que hemos visto con cierta sorpresa, en un tiempo, más o menos, largo un terreno de permanencias. Aquello que a pesar del paso del tiempo se mantuvo constante.

Al cabo de doscientos años de la historia porteña, los Borbones sucedieron a los Habsburgos en el trono español, y Buenos Aires dejó de ser una “aldea miserable” para ser la pujante capital del Virreinato del Río de la Plata. Pero, a pesar de los cambios que, indudable e innegablemente, se produjeron durante el transcurso de esos siglos, las problemáticas que padeció la ciudad en sus primeros años de vida, siguieron vigentes hacia el tercer tercio del siglo XVIII.

Doscientos años, alcanzaron para ofrecerles soluciones definitivas a algunas cuestiones como la apertura del puerto y la libre internación de productos. Pero otras, como el déficit defensivo que la dejaba a merced de incursiones indígenas o invasiones de extranjeros, la escasez de artículos que podríamos considerar de primera necesidad, y el contrabando que se desarrollaba, debieron esperar más de dos siglos.

Durante esos doscientos años, si bien se hicieron escuchar los reclamos de sus autoridades, la voz de su Cabildo se destacó, según la historiografía, entre las demás y se mantuvo constante en sus pedidos de solución a la Corona y en su accionar cotidiano en pos de ofrecer respuestas a las necesidades de sus pobladores.

BIBLIOGRAFIA

Fuentes documentales editadas consultadas:

- ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN: *Acuerdos del Extinguido Cabildo de Buenos Aires*. Bs. As., AGN, 1926.
- ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN: *Epoca Colonial. Reales Cédulas y Provisiones*. Bs. As., Penitenciaría Nacional, 1911.
- BUCICH ESCOBAR, I. : *Campaña con el Brasil*. Bs. As., Kraft, 1941. Tomo II.
- DE ANGELIS, Pedro: *Colección de Obras y documentos relativos a la historia antigua y moderna de las Provincias del Río de la Plata*. Bs. As., Plus Ultra, 1969. Vol. III.
- LEVILLIER, R.: *Audiencia de Charcas. Correspondencia de Presidentes y oidores*. Madrid, J. Pueyo, 1922. Tomo III.
- LEVILLIER, R.: *Correspondencia de la Ciudad de Buenos Aires con los Reyes de España*. Bs. As., Municipalidad, 1915. Tomo I.
- LEVILLIER, R.: *Correspondencia de los Oficiales Reales de Hacienda del Río de la Plata con los Reyes de España...* Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1915. Tomo I.
- *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias, mandada imprimir y publicar por la Majestad Católica del Rey Don Carlos II, Nuestro Señor*. Madrid, Boiz Edit., 1841. 4 Tos.

Fuentes documentales inéditas consultadas:

- ARCHIVO HISTORICO NACIONAL (Madrid, España). Consejos 20226.
- ARCHIVO GENERAL DE INDIAS (Sevilla, España). Buenos Aires, 1; Buenos Aires,157; Charcas, 112; .
- ARCHIVO GENERAL DE LA NACION (Buenos Aires, Argentina). Legajos Sala IX 9-7-7; 19-3-5; 19-3-6; 19-3-7.

Fuentes bibliográficas sumarias:

- *Actas de las X Jornadas de Andalucía y América. Los Cabildos andaluces y Americanos* (1991, La Rábida). Sevilla, 1992.
- ASSADOURIAN y otros: *Argentina: de la conquista a la Independencia*. Bs. As., Hyspamérica, 1986.
- BALMORI, Diana y otros: *Las alianzas de familias y la formación del país en América Latina*. México, FCE, 1990.
- BESIO MORENO, N.: *Buenos Aires, puerto del Río de la Plata, capital de la Argentina. Estudio de su población (1536-1810)*. Bs. As., 1939.
- BETHELL, Leslie: *Historia de América Latina*. Barcelona, Crítica. Tomo 2: "América Latina Colonial: Europa y América en los siglos XVI, XVII, XVIII.
- Bicentenario del Virreinato del Río de la Plata. Bs. As., A.N.H., 1977. 2 Tos.
- BRADING, David: *Orbe indiano. De la monarquía católica a la república criolla, 1492-1867*. México, FCE, 1991.
- CANABRABA, A.P.: *O comercio português no Río de la Plata (1580-1640)*. Sao Paulo, 1944
- CÉSPEDES DEL CASTILLO, G.: "Lima y Buenos Aires. Repercusiones económicas y políticas...", en *Anuario de Estudios Americanos*. Sevilla, III, 1946. p. 686 y sig.
- CONVERSO, Félix: *La lenta formación de capitales: familia, comercio y poder en Córdoba: 1850-1880*. Córdoba, Junta Provincial de Historia.
- CHACÓN JIMÉNEZ, F.: *Historia social de la familia en España*. Alicante, 1990.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio: *Sociedad y Estado en el siglo XVIII español*. Barcelona, Ariel, 1976.
- FRIAS, Susana y GARCÍA BELSUNCE, César: *De Navarra a Buenos Aires. 1580-1810*. Bs. As., Instituto americano de estudios vascos, 1996.
- GANDÍA, Enrique de: *Buenos Aires desde sus orígenes hasta Hernandarias*. Bs. As., Imprenta de la Universidad, 1937.
- GARCÍA, Juan A.: *La ciudad indiana*. Bs. As., Hyspamérica, 1986.
- GARRETON, Adolfo: *La Municipalidad Colonial. Buenos Aires desde su fundación hasta el gobierno de Lariz*. Bs. As., 1933.
- GIBERTI, Horacio: *Historia económica de la ganadería argentina*. Bs., As., Hyspamérica, 1986.
- GUERRA, Francois-Xavier: "Hacia una nueva historia política. Actores sociales y actores políticos", en *Anuario I.E.H.S.* Tandil, IV, 1989.
- HOBERMAN, Louisa y otras (Comp.): *Ciudades y sociedad en Latinoamérica Colonial*. México, F.C.E.
- LAFUENTE MACHAIN, R.: *Buenos Aires en el siglo XVII*. Bs. As., Emecé, 1944
- LEVENE, Ricardo: *Investigaciones acerca de la historia económica del Virreinato del Plata*. Bs. As., El Ateneo, 1952. Tomo 1.
- MARAVALL, José A.: *Poder, honor y élites en el siglo XVII*. Madrid, Siglo Veintiuno de España Editores S.A., 1989.
- MARIN, Juan C.: *Conversaciones sobre el poder (Una experiencia colectiva)*. Bs. As., U.B.A.-Instituto de Investigaciones "Gino Germani", 1995.
- MOLINA, Raul: *Las primeras experiencias comerciales del Plata. El comercio marítimo, 1580-1700*. Bs. As., s/ed., 1966.
- MOUTOKIAS, Zacarías: *Contrabando y control colonial en el siglo XVII*. Bs. As., CEAL, 1988.
- NAVARRO GARCÍA, Luis (Coord.): *Historia de las Américas*. Madrid, Alhambra-Longman S.A., 1991.
- ROMERO, José L.: *Buenos Aires. Historia de cuatro siglos*. Bs. As., ed. Abril, 1983. Tomo 1.

- ROMERO, José Luis: *Latinoamérica. Las ciudades y las ideas*. Bs. As., Siglo Veintiuno Editores, 1997.
 - SEGRETI, Carlos S.A.: *Temas de historia colonial (Comercio e injerencia extranjera)*. Bs. As., ANH, 1987.
 - *VI Congreso Internacional de Historia de América*. Bs. As., A.N.H., 1982. 6 Tos.
 - SIEGRIST DE GENTILE, Nora: "Familias de origen vasco-navarras-santanderinas en Buenos Aires y sus enlaces con el Litoral desde fines del siglo XVIII hasta mediados del XIX". Separata del *Noveno Congreso Nacional y Regional de Historia Argentina*. Bs. As., ANH, 1996.
 - SOCOLOW, Susan M.: *Los mercaderes del Buenos Aires virreinal: Familia y Comercio*. Bs. As., La Flor, 1991.
 - TORRE REBELLO, J.: "Los navíos de registro en el Río de la Plata (1505-1700)", en *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*. Vol. 34, Bs. As., 1963.
 - VILA VILAR, Enriqueta: "Los asientos portugueses y el contrabando de esclavos", en *Anuario de Estudios Americanos*. Sevilla, 1973. T. XXX
 - ZORRAQUIN BECU, Ricardo: *Los Cabildos argentinos*. Bs. As., Imprenta de la Universidad, 1956.
 - ZORRAQUIN BECU, Ricardo: "Orígenes del comercio rioplatense (1580-1620)", en *Anuario de la Sociedad de Historia Argentina*. Bs. As., 1947, Vol. V.
- ♦ Docente Investigadora del Proyecto "*Cabildo Porteño y Sociedad Colonial: Modos y Comportamientos de la élite urbana (Siglos XVI-XIX)*", dirigido por la Lic. Hilda Raquel Zapico (UNS.- Bahía Blanca).

NOTAS

- ¹ El primer emplazamiento, a cargo de don Pedro de Mendoza, le confirió un indudable valor estratégico porque se debían "conquistar y poblar las tierras y provincias que hay en el río de Solís que llaman de la Plata donde estuvo Sebastián Caboto y por allí calar y pasar la tierra hasta la Mar del Sur". (Documento citado por R. LEVENE: *Investigaciones acerca de la historia económica del Virreinato del Plata*. Bs. As., El Ateneo, 1952. Tomo 1. p. 172. Se le otorgaba, por lo tanto, un carácter definido de *puerto de entrada hacia América* para acceder, entre otras cosas, a las míticas tierras del Rey Blanco. Bastante diferente fue el carácter de que se vio imbuido Buenos Aires merced a la fundación de Juan de Garay porque permitió a los Asunceños cumplir con el anhelo de poseer un puerto propio para asegurarse el camino a España por el Atlántico, otorgándole el rol de *puerto de salida*. (Ver Armando R. BAZAN: "El poblamiento del Tucumán y la configuración geopolítica de la Argentina", en *VI Congreso Internacional de Historia de América*. Bs. As., A.N.H., 1982. Tomo I; J. F. G. de ZARZA: "Contribución material, espiritual y heroica de la Asunción en la fundación de Buenos Aires, 1580", en *Ibidem*, Tomo I; M. PEÑA VILLAMIL: "La Asunción en el proceso fundacional del Río de la Plata (Siglo XVI)", en *Ibidem*, Tomo I; H. SANCHEZ QUELL: "Asunción, sembradora de ciudades", en *Ibidem*, Tomo II; G. CESPEDES DEL CASTILLO: "Lima y Buenos Aires. Repercusiones económicas y políticas...", en *Anuario de Estudios Americanos*. Sevilla, III, 1946. p. 686 y sgtes. Garay mismo decía que dicha fundación era "tan necesaria y conveniente para el bien de esta gobernación y de Tucumán, y para que se entienda y se predique nuestra santa fe católica entre todos los indios naturales que hay en estas provincias..." Acta de la fundación de Buenos Aires, citada por Pedro de ANGELIS: Colección de Obras y Documentos relativos a la historia antigua y moderna de las Provincias del Río de la Plata. Bs. As., Plus Ultra, 1969. Tomo III. p. 440.
- ² Su población llegó a 420 habitantes en 1595. Ver N. BESIO MORENO, *Buenos Aires, puerto del Río de la Plata, capital de la Argentina. Estudio de su población (1536-1810)*. Bs. As., 1939. Cfr. Con los datos aportados por Juan A. GARCIA: *La ciudad Indiana*. Bs. As., Hyspamérica, 1986; Zacarías MOUTOUKIAS: *Contrabando y control colonial en el siglo XVII. Buenos Aires, el Atlántico y el espacio Peruano*. Bs. As., CEAL, 1988.

- ³ Los viajeros que recorrieron Buenos Aires durante ese siglo pueden consultarse en: N. Besio Moreno: *op. cit.*, pp. 231 a 234. En cuanto a su población, ver *Ibidem.* P. 427.
- ⁴ Ver A.G.I. Buenos Aires, 1. Libro IV. Fs. 170 y 171. Agradezco sinceramente la gentileza de la Lic. Hilda Raquel Zapico (Universidad Nacional del Sur.- Bahía Blanca) quien ha suministrado en forma desinteresada la documentación del A.G.I. referida a los siglos XVI y XVII que se cita en este trabajo, y que ha permitido enriquecer este análisis con esas fuentes inéditas.
- ⁵ A.G.I. Charcas, 112. Año 1599.
- ⁶ Cfr.: a modo de ejemplo, los siguientes *Acuerdos del Extinguido... op. cit.*, Acta del 27-6-1797, Serie III, Tomo VI, Libro XLI. P. 248; Acta 10-1-1791. Serie III, Tomo IX, Libro LI, p. 485; Actas del 10-1-1793, 15-1-1793, 16-6-1795, 31-8-1795, 19-9-1795. Serie III, Tomo X, Libros LIII y LIV, P. 193, 194 a 195, 196 a 197, 512, 525, 538 a 539; Vista del Síndico Procurador General del 11-9-1795, serie III, Tomo X, Libro LIV, pp. 543 a 575; Informe del Cabildo, Serie III, Tomo X, Libro LIV, pp. 575 a 583; Actas del 2-3-1796 y 9-3-1796, Serie III, Tomo XI, Libro LIV, pp. 44 y 45.
- ⁷ Sobre las hostilidades, ver: *Acuerdos... op. cit.* Serie III, Tomo X, Libro LIV. P. 578.
- ⁸ Ver: *Ibidem.*, p. 578. Las ventajas se exponen en *Ibidem.*, p. 579.
- ⁹ Cfr. Horacio GIBERTI: *Historia económica de la ganadería argentina*. Bs. As., Hyspamérica, 1986. Pp. 43 a 55.
- ¹⁰ Juan Agustín GARCIA: *op. cit.*, p. 37.
- ¹¹ Ver: A.G.I. Buenos Aires, 1. Libro IV. F. 170 (R.C. 14-7-1596. Sobre erección y demora en la construcción de la Fortaleza, cfr.: Biblioteca Nacional. Colección Gaspar García Viñas n° 3082 a 3150) y A.G.I. Buenos Aires, 1.
- ¹² Cfr. A.G.I. Charcas, 112. Año 1599.
- ¹³ Ceballos, acusaba al Gobernador de la Colonia (Da Fonseca) de “cada año viene a ese puerto cargados de mercaderías más de treinta navíos..., tal se ve que nadie podrá dudar que el numerosísimo pueblo de esa Colonia, que apenas llegará a 500 vecinos, consume anualmente todas las ropas y efectos que traen; que los millones de pesos que en cambio de ellos se llevan son sacados de las muchas minas de plata que hay en el recinto de esa plaza; y que los cueros se extraen de las dilatadas estancias de ganado vacuno que hay en el estrecho término de sus límites...” (I. BUCICH ESCOBAR : *Campaña con el Brasil*. Bs. As., Kraft, 1941. Tomo II Ceballos a Da Fonseca, 22 de julio de 1761. Pp. 454 a 455.
- ¹⁴ Jorge GELMAN: “Economía natural. Economía monetaria. Los grupos dirigentes de Buenos Aires a principios del siglo XVII, en *Anuario de Estudios Americanos*. Sevilla, Tomo XLIV, 1987. Pp. 90 a 105.
- ¹⁵ A.G.I. Charcas, 27. El resaltado en itálica es nuestro.
- ¹⁶ Esta situación queda expuesta en el hecho de “... enviar Procurador que informe... por la *pobreza grande* que hay en los moradores de esta tierra...” R. LEVILLIER: *Correspondencia de la ciudad... op. cit.*, p. 69. Un año antes, suplicaba a “Vuestra Majestad *condoliéndose de esta miseria...*” (*Ibidem.*, p. 71).
- ¹⁷ AGI. Audiencia de Charcas. Leg. 112. Carta del gobernador Diego R. de Valdés y la Banda a S.M. en su Real Consejo de Indias. Año 1599. Foja 14vta.
- ¹⁸ *Ibidem.*, p. 38.
- ¹⁹ *Ibidem.*, p. 10. Carta-poder dada por el Cabildo de Buenos Aires a su Procurador.
- ²⁰ *Acuerdos... op. cit.*, 15 de abril de 1777, 29 de octubre de 1777,
- ²¹ Valga como ejemplo de esto, lo realizado por el Ayuntamiento porteño el 16 de abril de 1777.
- ²² El Cabildo, le decía al Rey que “no nos podemos sustentar en ninguna manera porque no tenemos oro ni plata ni la hay en esta gobernación y no tenemos otra cosa si no es el fruto de la tierra de nuestra labranza y crianza... no tenemos... lienzo, paño ni sayal para vestirnos porque no se hace..., la parte donde se puede traer es la gobernación del Tucumán y la del Paraguay y no se traía de allá porque los frutos de esta tierra y el dinero con que lo pueden comprar en las dichas provincias... los tienen en más abundancia que esta ciudad”. En *Ibidem.*, pp. 91 a 92. Ver también p. 82. Los argumentos del gobernador pueden consultarse en: A.G.I. Charcas, 112. F. 15.

- ²³ A.G.I. Charcas, 112. F. 15. En realidad, cabe recordar que los habitantes de Buenos Aires provenían del Paraguay y de Santa Fe, y eran conquistadores, o hijos de conquistadores, y primeros pobladores. En virtud de ese carácter, y al igual que en otros territorios hispanoamericanos, habían recibido de la Corona, y por intermedio de los Gobernadores, importantes mercedes de tierra y algunas pobres encomiendas de indios. Según los estudios realizados por Jorge Gelman, estos vecinos se desenvolvían en el marco de una economía muy pobre, rudimentaria, con muy pocos excedentes que permitieran su comercialización al exterior de la ciudad.
- ²⁴ Para ampliar este tema, ver los trabajos de A.P. CANABRABA: *O comercio portugués no Rio de la Plata (1580-1640)*. Sao Paulo, 1944; Raúl MOLINA: *Las primeras experiencias comerciales del Plata. 1580-1700*. Bs. As., 1966.; J. TORRE REBELLO: *op. cit.*; R. LAFUENTE MACHAIN: *op. cit.*; Ricardo ZORRAQUIN BECU: Orígenes del comercio rioplatense (1580-1620), en *Anuario de la Sociedad de Historia Argentina*. Bs. As., 1947, Vol. V; Enriqueta VILA VILAR: Los asientos portugueses y el contrabando de esclavos, en *Anuario de Estudios Americanos*. Sevilla, 1973. T. XXX; Juan A. GARCIA: *op. cit.*; Zacarías MOUTOUKIAS: *op. cit.*
- ²⁵ Según R. LEVENE: *op. cit.*, pp. 196 a 197 el envío del cargamento a España, en 1580, inauguró “un tráfico regular, el cual, no obstante las prohibiciones y limitaciones decretadas, constituyó un sistema aparte del régimen general del comercio indiano” implementado por los Habsburgos. En cuanto al navío enviado por el Obispo Francisco de Vitoria, R. MOLINA: *op. Cit.*, p. 25 expone que fue fabricado en territorio rioplatense, posiblemente en Paraguay; y que de su propiedad. Para ampliar la información acerca del ingreso de mercaderías del Brasil merced a la acción de Alonso de Vera, ver *Ibidem.*, p. 35.
- ²⁶ La Real Cédula de 1594, transcripta por R. LEVILLIER: *Correspondencia de los Oficiales Reales de Hacienda del Río de la Plata con los Reyes de España...* Madrid, Rivadeneyra, 1915. Tomo I, pp. 508 a 509, exponía que “os mando que hagais que se averigüe y entienda que mercaderías... del Brasil se han metido por el dicho Río de la Plata contrabando... y dareis orden de que aquí en adelante no se consienta ni permita que por allí entren ni se contrate hierro ni esclavos ni otro género... de mercaderías... ni otra ninguna parte de la Corona de Portugal ni indias orientales si no fuese de Sevilla en navíos despachados por la Casa de la Contratación”.
- ²⁷ C. ASSADOURIAN y otros, *Argentina: de la conquista a la Independencia*. Bs. As., Hyspamérica, 1986, p. 105; y R. LEVENE: *op. cit.*, p. 204. Puede obtenerse mayor información al respecto en Zacarías MOUTOKIAS: *op. cit.*
- ²⁸ Valga a modo de ejemplo, la Real Cédula del 20 de octubre de 1597 sobre los esclavos introducidos por Pedro Gómez Reynel; y la Real Provisión del 5 de mayo de 1598 sobre las licencias de esclavos de Lope Vazquez Pestaña. ARCHIVO GENERAL DE LA NACION: *Epoca Colonial. Reales Cédulas y Provisiones*. Tomo I. p. 45.
- ²⁹ Ver Cartas del tesorero Montalvo del 5 de junio de 1588 y del 20 de marzo de 1596, en Roberto LEVILLIER: *Correspondencia de los Oficiales Reales con los Reyes de España*. Tomo I. p. 426.
- ³⁰ Roberto LEVILLIER: *Correspondencia de la ciudad...* *op. cit.*, p. 39. Los temores expuestos, se encuentran claramente explicados en las cartas del Cabildo cuando dice que “los dichos corsarios podrían venir sabiendo que está despoblado y poblado (Sic) y de aquí salir... y pasar al Mar del Sur... y entrar a fatigar... a los vecinos de Tucumán y Río de la Plata...” Ver: *Ibidem.*, pp. 43 a 44.
- ³¹ A.G.I. Buenos Aires, 1.
- ³² Ver R. LEVILLIER: *Correspondencia de los Oficiales Reales de Hacienda del Río de la Plata con los Reyes de España*. Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1915. Tomo I. pp. 446 a 451.
- ³³ I. BUCICH ESCOBAR : *op. cit.*, Tomo II Ceballos a Da Fonseca, 22 de julio de 1761. Pp. 454 a 455. Palabras similares a las Ceballos habían sido pronunciadas al Gobernador de la Colonia por el Teniente del Rey en 1760, cuando le decía “... siempre que no se ataje este exceso de navegación, y libertad, tendrán pretexto para decir, que los vientos los echan a estas costas, siendo cierto que vienen a ellas por su voluntad a ejecutar el comercio ilícito...” , en *Ibidem.* P. 353.
- ³⁴ AGI. Buenos Aires, 157.
- ³⁵ Ver R. LEVILLIER, *Correspondencia de la ciudad de Buenos Aires con los Reyes de España*. Bs. As., Municipalidad, 1915. Tomo I, p. 71.

³⁶ Ver: del VALLE, Laura C.: “ Conflictos de Autoridades en el Buenos Aires del siglo XVIII”, en: FISHER, J. (De.): *Actas del XI Congreso Internacional de AHILA*. Liverpool, AHILA-Instituto de Estudios Latinoamericanos, Universidad de Liverpool, 1998. Vol. II. Pp. 428 a 437, y del VALLE, Laura C.: “El Cabildo y el Gobernador Intendente: un caso de conflictividad en el Buenos Aires virreinal de fines del siglo XVIII”, en: *Vida Pública y Vida Privada. Actas de las Primeras Jornadas de Historia Argentina y Americana*. Bs. As., Facultad de Filosofía y Letras Universidad Católica Argentina, 1996. Pp. 221 a 237.